خبرهای روز

پوشش بیمه‌ای پانسمان‌های نوین سوختگی

ایسنا: رئیس بیمارستان سوانح سوختگی مطهری از پوشش بیمه‌ای پانسمان‌های نوین سوختگی و در عین حال از پیگیری بیمه‌شدن داروها و لباس‌های سوختگی که هزینه‌های زیادی دارند، خبر داد. مصطفی ده‌مرده‌ای درباره پوشش بیمه‌ای درمان‌های نوین سوختگی گفت: «وضعیت پوشش بیمه‌ای تا هفته گذشته بسیار بد بود اما پوشش بیمه‌ای پانسمان‌های نوین عملیاتی شد. پوشش بیمه‌ای از پانسمان‌های نوین در دولت گذشته کلید خورد و در دولت فعلی به سرانجام رسید. بیماران برای هر پانسمان نوین با توجه به شرایطی که دارند، ۵۰۰ هزار تومان تا دو میلیون پرداخت می‌کردند اما در حال حاضر فقط ۱۰ درصد قیمت پانسمان را پرداخت می‌کنند». او ادامه داد: «متأسفانه، داروها و لباس‌های سوختگی همچنان تحت پوشش بیمه قرار ندارد. پوشش بیمه‌ای دارو و لباس سوختگی را در دستور کار قرار داده‌ایم و تحقق این موضوع را پیگیری می‌کنیم. پیگیر پوشش بیمه‌ای لباس و دارو تا پایان سال هستیم. اگر بیماران سوختگی از لباس و دارو استفاده نکنند، با مشکلاتی مواجه می‌شوند. قیمت لباس سوختگی دو تا ۴۰ میلیون تومان است». او در پاسخ به پرسشی درباره وضعیت تخت‌های استاندارد سوختگی در کشور توضیح داد: «حتی یک تخت استاندارد سوختگی در بخش دولتی وجود ندارد. هزینه پذیرش و درمان سوختگی در بخش خصوصی بسیار زیاد است؛ به نحوی که ورودی یک بیمار سوختگی به بیمارستان بخش خصوصی ۵۰۰ میلیون هزینه دارد». رئیس بیمارستان سوانح سوختگی مطهری با انتقاد از عملکرد صداوسیما در مواجهه با سوختگی گفت: «این رسانه، فقط به فکر درآمدزایی است. برنامه‌هایی درباره سوختگی ضبط کرده‌ایم اما برنامه‌ها را در زمانی پخش می‌کنند که هیچ مخاطبی ندارد و به‌عنوان مثال برنامه‌های آموزشی پیشگیری از سوختگی را در بین یک برنامه ورزشی پخش نمی‌کنند». او درباره نیاز سیستم بهداشتی و درمانی کشور به تخت‌های سوختگی گفت: «آمار و ارقام بیانگر این است که به هزار تا هزارو ۲۰۰ تخت سوختگی نیاز داریم؛ این در حالی است که حتی یک تخت سوختگی در کشور وجود ندارد. براساس قانون، ۱۰ درصد ظرفیت بیمارستان‌های کشور باید به حوزه سوختگی و روان‌درمانی اختصاص یابد اما عملیاتی نمی‌شود. من بر این باور هستم که نگاه به یک بیمارستان سوختگی صرف، اشتباه است؛ چراکه این بیماران به خدمات زیادی نیاز دارند. سوختگی می‌بایست بخشی از بیمارستان‌های عمومی باشد». رئیس بیمارستان سوانح سوختگی مطهری درباره وضعیت سوختگی در کشور گفت: «وضعیت سوختگی در کشور در مقایسه با سطح جهان بدتر است. من با این موضوع که وضعیت بروز سوختگی در کشور هشت برابر میانگین جهانی است، مخالف هستم. وضعیت سوختگی در کشور از کشورهایی که هم‌سطح ما هستند یا کشورهایی که جنگ مستقیم را تجربه کرده‌اند، بدتر است. این احتمال وجود دارد که سوختگی در ایران در مقایسه با کشورهای بسیار پیشرفته مانند هلند هشت برابر باشد اما در میانگین جهانی این‌گونه نیست».

اهدای خون در ایران؛ ۲۸ به ازای هر هزار نفر

ایرنا: مدیرعامل سازمان انتقال خون با اشاره به اینکه شاخص اهدای خون در ایران در حال حاضر ۲۸ نفر به ازای هر هزار نفر است، گفت: «در این میان سهم زنان از اهدای خون فقط پنج درصد است که باید افزایش یابد». احمد قره‌باغیان با تأکید بر دائمی‌بودن نیاز به خون گفت: «باید در زمینه اهدای خون به ثبات برسیم. در حال حاضر در تهران روزانه ۲۰۰ واحد خون کمبود داریم تا بتوانیم نیاز ۱۷۰ مرکز تحت پوشش را تأمین کنیم؛ چراکه تهران علاوه بر نیاز استانی خود، تأمین‌کننده نیاز استان‌های دیگر ارجاع‌شده به تهران نیز هست». قره‌باغیان با اشاره به تمرکز برنامه‌های آینده سازمان بر افزایش اهدای خون از سوی بانوان، عنوان کرد: «اکنون سهم زنان در اهدای خون پنج درصد است که این عدد باید به ۳۰ درصد برسد، این آمار در دوران جنگ تحمیلی به ۳۵ درصد نیز رسیده بود. باید دقت کنیم که خون هیچ جایگزینی ندارد، بنابراین اصلی‌ترین سرمایه سازمان انتقال خون، اهداکنندگان آن هستند».

ایران رکورددار فرسایش خاک

ایسنا: نایب‌رئیس انجمن جنگلبانی گفت: «شرایط به گونه‌ای پیش رفته است که ایران اکنون رکورددار فرسایش خاک است و براساس نتایج یک مطالعه برای احیای حاصلخیزی خاک زاگرس سالانه باید ۵۰ درصد از درآمد نفت را اختصاص داد». هادی کیادلیری افزود: «امسال با اقدامات انجام‌شده از سوی سازمان حفاظت محیط زیست، ارزش‌گذاری خدمات اکوسیستم‌ها در هیئت وزیران مصوب شد. این کار شروع شده بود و امسال تأکید بر اجرای کاملش داریم. هر کشوری سرمایه طبیعی دارد که از دو بخش تشکیل می‌شود؛ یک منابع طبیعی و دوم خدماتی که منابع طبیعی ارائه می‌دهد. کشورهای عقب‌افتاده و در حال توسعه از خود منابع استفاده می‌کنند و کشورهای توسعه‌یافته از خدمات طبیعت بهره می‌برند». کیادلیری گفت: «زمانی که خدمات منابع طبیعی به‌درستی ارزش‌گذاری شده باشد، هزینه‌های زیست‌محیطی پروژه‌ها محاسبه می‌شود. در این شرایط پرداخت چنین هزینه‌هایی برای پروژه‌ها اصلا مقرون‌به‌صرفه نیست. اگر ارزش‌گذاری خدمات اکوسیستمی را به‌خوبی اجرا کنیم، از بسیاری از تخریب‌های زیست‌محیطی جلوگیری می‌شود».

سیاست‌های بودجه ۱۴۰۵ شهرداری تهران تصویب شد

شعار شفافیت زیر سایه کلی‌گویی

در جلسه شورای شهر تهران، سند سیاست‌های حاکم بر تدوین برنامه و بودجه سال ۱۴۰۵ شهرداری پس از اصلاحات نهایی تصویب شد. با وجود تأکید اعضا بر شفافیت، جلوگیری از اسراف و اولویت‌بندی واقعی مسائل شهر، بخش‌هایی از سند همچنان کلی و بدون ضمانت اجرائی باقی مانده است.

در سیصد و هشتاد و سومین جلسه شورای شهر، طرح سند سیاست‌های حاکم بر تدوین برنامه و بودجه سال ۱۴۰۵ شهرداری تهران به بحث گذاشته شد و پس از جمع‌بندی نهایی به تصویب رسید. این سند که براساس بخش‌نامه وزارت کشور و در چارچوب برنامه چهارم تحول و پیشرفت شهر تدوین شده است، به‌عنوان نقشه راه بودجه‌ریزی سال آینده مطرح بود، اما همان ابتدا با انتقادات اعضا مواجه شد که از کلی‌گویی و فقدان اولویت‌بندی اجرائی گلایه داشتند.

محمد آخوندی، رئیس کمیسیون برنامه و بودجه، سند را یادآور نقشه راه شهرداری برای انطباق با برنامه چهارم و قوانین بالادستی خواند و گفت: «این متن برگرفته از بخش‌نامه وزارت کشور است و هدف تعیین سیاست جدید نیست، بلکه چارچوبی برای تدوین بودجه ارائه می‌دهد». او با همراهی توضیحات رئیس شورا بر اصلاح برخی عناوین تأکید کرد تا شائبه اولویت‌بندی نادرست یا تحمیل مأموریت‌های فرابخشی به شهرداری ایجاد نشود و موضوعاتی مانند زلزله و ایمنی شهری با تقدم بیشتری دیده شوند.

مهدی اقارباران، عضو کمیسیون نظارت و حقوقی، با انتقاد از کلی‌گویی برخی بندها، خواستار استفاده صریح از کلیدواژه «پرهیز از اسراف» شد و تأکید کرد: «مدیریت مصرف بدون تصریح به مفهوم اسراف، کارکرد لازم را ندارد و تصمیمات فاقد پشتوانه کارشناسی نباید هزینه بر شهر تحمیل کند».

علی‌اصغر قائمی، عضو کمیسیون عمران و حمل‌ونقل، اصلاحات پیشنهادی خود را ناظر بر دقت حقوقی سند دانست و بر ذکر شماره و تاریخ بخش‌نامه وزارت کشور، رعایت قوانین مالی و معاملاتی، اخذ مجوزهای لازم و افزودن پیوست مدیریت بدهی و تعهدات شهرداری تأکید کرد. او ارائه گزارش انطباق پرداخت‌ها با بودجه مصوب را از الزامات شفافیت دانست.

سیدجعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل، با انتقاد از «گردبودن مفاهیم و فقدان اولویت‌بندی اجرائی»، گفت: «سند باید قابلیت اجرا، سنجش‌پذیری و ارتباط واقعی با بودجه داشته باشد و از تکرار کلیات برنامه چهارم بدون ضمانت اجرائی پرهیز شود».

در حوزه فرهنگی، سیداحمد علوی، عضو کمیسیون فرهنگی و اجتماعی، بر ضرورت افزودن آموزش شهروندی به‌عنوان مأموریتی انحصاری تأکید کرد و آن را خلأ جدی در سیاست‌های کلان دانست. نرگس معدنی‌پور نیز بر حفظ مأموریت‌های فرهنگی و اجتماعی، ازجمله تحکیم بنیان خانواده، جوانی جمعیت و کاهش آسیب‌های اجتماعی تأکید کرد و هشدار داد حذف این موضوعات رویکرد درستی نیست.

ناصر امانی، عضو کمیسیون برنامه و بودجه، با انتقاد از تعدد سیاست‌ها، خواستار کاهش و ادغام آنها شد و سه اولویت واقعی شهر تهران را بحران آب، آلودگی هوا و حمل‌ونقل عمومی معرفی کرد. او بر شفافیت اما انعطاف‌پذیری در اولویت‌ها تأکید کرد تا شورا در زمان بررسی لایحه بودجه امکان تصمیم‌گیری دقیق داشته باشد.

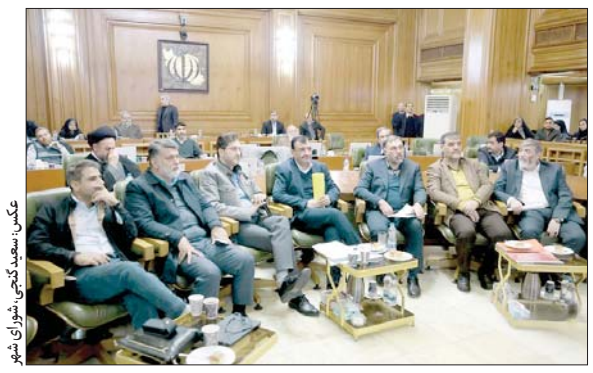
محمد آخوندی یادآور شد که این سند جایگزین برنامه چهارم نیست و نقش آن ارائه چارچوب کلی مطابق بخش‌نامه وزارت کشور است و اولویت‌ها در زمان بررسی لایحه بودجه مشخص خواهد شد.

مهدی پیرهادی، رئیس کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری، خواستار تقدم محیط زیست بر خدمات شهری و توجه به شاخص‌های شهرسازی و کیفیت ساخت‌وساز شد و مهدی بابایی، عضو همان کمیسیون، تقویت بندهای مرتبط با نوآوری، فناوری‌های نوین و شرکت‌های دانش‌بنیان را ضروری دانست و هشدار داد حذف این رویکرد مغایر توسعه شهری است.

سوده نجفی، رئیس کمیته سلامت شورا، ضرورت درج صریح موضوع ترافیک، شهر هوشمند، انرژی‌های تجدیدپذیر و کیفیت زندگی شهری در سیاست‌های کلان را یادآور شد و آنها را از مطالبات جدی شهروندان خواند.

مهدی چمران، رئیس شورای شهر، در جمع‌بندی مباحث تأکید کرد: «سیاست‌ها باید مبتنی بر وظایف قانونی شهرداری باشد و نباید فراتر از آن تلقی شود». او خواستار اصلاح ادبیات سند، افزودن قید مبتنی بر وظایف قانونی و توجه ویژه به حمل‌ونقل عمومی، محیط زیست، سلامت شهری، انرژی‌های تجدیدپذیر و هوشمندسازی شد و تصریح کرد این سیاست‌ها نباید به‌عنوان اولویت‌بندی قطعی تلقی شوند.

محمد آخوندی اعلام کرد اصلاحات نگارشی و مفهومی اعمال می‌شود و سند با انسجام بیشتر به رأی گذاشته شد. پس از اعمال اصلاحات و جمع‌بندی نهایی، سند سیاست‌های حاکم بر تدوین برنامه و بودجه سال ۱۴۰۵ شهرداری تهران با آرای موافق اعضای شورا تصویب شد.


عکس: سعید گنجی، شورای شهر

ریل نجات تهران

ادامه از صفحه ۶

البته در کارنامه برخی وزرای راه و شهرسازی، تلاش‌های معناداری برای طرح و پیشبرد ایده حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای دیده می‌شود. رویکرد او که بر یکپارچگی فضایی، منطق اقتصادی حمل‌ونقل، کاهش تمرکز تهران و پیوند شبکه ریلی با توسعه سرزمینی استوار بود، از انسجام نظری برخوردار بود؛ با این حال، تحقق‌نیافتن این ایده‌ها بیش از آنکه ناشی از ضعف مفهومی باشد، به موانع نهادی، سیاسی و اقتصادی بازمی‌گردد. چندپارگی نظام تصمیم‌گیری و نبود سازوکار الزام‌آور برای هماهنگی میان نهادهای مسئول، تعارض میان منطق اقتصادی بلندمدت و ملاحظات سیاسی کوتاه‌مدت، محدودیت‌های شدید مالی و اولویت‌یافتن پروژه‌های فوری و نیز فقدان اجماع سیاسی و اجتماعی به‌ویژه در برابر اصلاحات مرتبط با زمین و تمرکز شهری، مجموعا موجب شد این دیدگاه‌ها در سطح گفتمان باقی بمانند. این تجربه نشان می‌دهد موفقیت سیاست‌های ریلی حومه‌ای نه صرفا به درستی ایده‌ها، بلکه به هم‌زمانی اراده سیاسی، ظرفیت مالی و اصلاح نهادی وابسته است.

تجربه‌های پیشین در توسعه حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای ایران نشان می‌دهد که موفقیت پروژه‌ها تنها با ساخت زیرساخت‌های فیزیکی محقق نمی‌شود، بلکه برنامه‌ریزی بلندمدت و یکپارچه میان وزارت راه، شهرداری‌ها و شرکت‌های بهره‌بردار، تأمین مالی پایدار با مشارکت بخش خصوصی، اتصال خطوط حومه‌ای به شبکه‌های شهری مترو و اتوبوس‌رانی و توجه هم‌زمان به اثرات زیست‌محیطی و اجتماعی از عوامل کلیدی موفقیت هستند. این درس‌ها نشان می‌دهد که بدون هماهنگی مدیریتی، مدل مالی پایدار و تمرکز بر تجربه واقعی سفر مسافر، حتی سرمایه‌گذاری‌های بزرگ نیز نمی‌تواند به بهره‌وری مطلوب و رضایت شهروندان منجر شود.

به این ترتیب، تجربه اقدامات دولت‌های گذشته نشان داده که پیشرفت زیرساختی فقط زمانی به نتایج پایدار منجر می‌شود که همراه با مدیریت واحد، تأمین مالی پایدار، اتصال با سیستم‌های حمل‌ونقل شهری و دیدگاه جامع اجتماعی باشد.

تجربه جهانی نشان می‌دهد که تأخیر در توسعه ریلی حومه‌ای، هزینه‌های مالی و اجتماعی را به صورت تصاعدی افزایش می‌دهد. در تهران، هر سال تعلل به معنای تثبیت الگوی خودرومحور، افزایش وابستگی انرژی و تشدید بحران آلودگی هواست. اقدام سریع امکان جهت‌دهی دوباره به الگوی رشد شهری را فراهم می‌کند.

حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای نه یک انتخاب لوکس، بلکه ضرورتی اجتناب‌ناپذیر برای آینده تهران است. مصوبه و رویکرد دولت پزشکیان فرصت مهمی برای اصلاح مسیر منفعلانه گذشته فراهم کرده است. بهره‌گیری آگاهانه از تجارب جهانی، همراه با اقدام سریع و هماهنگ نهادی، می‌تواند این فرصت را به تحولی پایدار در نظام حمل‌ونقل و توسعه شهری تهران تبدیل کند.

توسعه حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای یک راهبرد اجتماعی-اقتصادی کلیدی است؛ چراکه دسترسی به شغل، تحصیل و خدمات اجتماعی را افزایش می‌دهد؛ فشار روانی و استرس سفر روزانه را کاهش می‌دهد؛ عدالت اجتماعی را ارتقا می‌دهد و سفر مقرون‌به‌صرفه برای اقشار کم‌درآمد فراهم می‌کند؛ اثرات منفی زیست‌محیطی و سلامت عمومی را کاهش می‌دهد؛ انسجام اجتماعی و تعامل میان مناطق مرکزی و حومه‌ای را تقویت می‌کند و از توسعه شهری پایدار و کنترل رشد نامتوازن شهرها حمایت می‌کند.

به‌طور خلاصه، حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای نه‌تنها یک زیرساخت فنی، بلکه یک ابزار اجتماعی مهم برای بهبود کیفیت زندگی، کاهش نابرابری و افزایش رفاه جامعه است.

توسعه حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای در کلان‌شهر تهران می‌تواند امنیت مسافران را به‌طور چشمگیری افزایش دهد، اضطراب و احساس ناامنی را کاهش دهد و احتمال مواجهه با موقعیت‌های خطرناک در مسیرهای خلوت را محدود کند. ایجاد شبکه‌ای ایمن و قابل اعتماد اعتماد عمومی به سیستم حمل‌ونقل را تقویت کرده و جرایم مرتبط با رفت‌وآمد را کاهش می‌دهد، ضمن اینکه دسترسی زنان و گروه‌های آسیب‌پذیر به فضاهای شهری را تسهیل می‌کند. حادثه تلخ قتل مرحوم الهه حسین‌نژاد در مسیر برگشت شبانه از محل کار، به‌وضوح نشان می‌دهد که نبود امنیت در حمل‌ونقل عمومی می‌تواند پیامدهای امنیتی و اجتماعی جدی به دنبال داشته باشد و اهمیت ایجاد سیستم‌های پایدار، ایمن و مطمئن را برجسته می‌کند.

در همین بافتار جهانی و ملی است که ضرورت‌های راهبردی توسعه حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای تهران به شرح زیر بر هیچ متخصصی پوشیده نخواهد ماند: مدیریت تقاضای سفر به‌جای گسترش بی‌پایان شبکه معابر، کاهش نابرابری فضایی در دسترسی به فرصت‌های شغلی، افزایش بهره‌وری اقتصادی کلان‌شهر از طریق کاهش اتلاف زمان، تحقق اهداف زیست‌محیطی و کاهش آلاینده‌ها، تقویت تاب‌آوری شهری در برابر بحران انرژی و سوخت و نهادسازی و فراهم‌کردن نهاد تخصصی مدیریت حمل‌ونقل حومه‌ای در تهران.

البته توسعه شبکه حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای با موانع مالی و اقتصادی درخور توجهی روبه‌رو است. احداث خطوط جدید، نوسازی ناوگان، ایجاد ایستگاه‌ها و زیرساخت‌های لازم نیازمند سرمایه‌گذاری‌های هنگفت است که بخش چشمگیری از آن باید از منابع عمومی تأمین شود. محدودیت بودجه‌های دولتی و رقابت با دیگر پروژه‌های زیرساختی، یکی از مهم‌ترین مشکلات در مسیر توسعه این سیستم به شمار می‌آید.

علاوه بر هزینه‌های اولیه، نگهداری و بهره‌برداری از خطوط ریلی نیز مستلزم تخصیص منابع مالی مداوم است. نبود تعادل میان درآمدهای حاصل از فروش بلیت و هزینه‌های جاری، به‌ویژه در مسیرهای حومه‌ای با تراکم مسافر پایین، می‌تواند به فشار مالی بر شرکت‌های بهره‌بردار منجر شود.

از سوی دیگر، مشارکت بخش خصوصی و جذب سرمایه‌گذاری خارجی نیز با چالش‌هایی مواجه است؛ ازجمله نبود اطمینان از بازگشت سرمایه، طولانی‌بودن دوره بازپرداخت و ریسک‌های مدیریتی و عملیاتی. این محدودیت‌ها باعث می‌شوند توسعه پایدار و گسترده حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای بدون برنامه‌ریزی مالی هوشمندانه، مدل‌های مشارکتی خلاقانه و حمایت‌های دولتی مؤثر به دشواری تحقق یابد.

توسعه حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای تهران می‌تواند به یکی از مؤثرترین اهرم‌های سیاست‌گذاری برای مهار تمرکز جمعیت در پایتخت تبدیل شود. فراهم‌شدن دسترسی سریع، ایمن و منظم میان تهران و شهرهای پیرامونی این امکان را ایجاد می‌کند که بخش درخور توجهی از جمعیت، سکونت در حومه‌ها را بدون گسست از فرصت‌های شغلی و خدمات تخصصی تهران انتخاب کند. چنین تحولی به کاهش فشار بر بازار مسکن، زیرساخت‌ها و خدمات شهری تهران انجامیده و هم‌زمان زمینه کنترل مهاجرت به پایتخت و تقویت توسعه متوازن منطقه‌ای را فراهم می‌آورد. در این چارچوب، شبکه ریلی حومه‌ای نه صرفا یک پروژه عمرانی، بلکه ابزاری راهبردی برای پایداری جمعیتی، اقتصادی و اجتماعی منطقه کلان‌شهری تهران به شمار می‌رود.

در این میان، رویکرد دولت آینده‌نگر، توسعه حمل‌ونقل عمومی و به‌ویژه ریلی حومه‌ای را در اولویت قرار داده، افق جدیدی پیش‌روی این سیاست می‌گشاید. اظهارنظرها و اقدامات مورد پیگیری ایشان نشان می‌دهد که دولت نه‌تنها از اهمیت حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای به‌عنوان ابزار توسعه شهری و متوازن آگاه است، بلکه این موضوع را جزء محورهای عملیاتی خود قرار داده و در پی فراهم‌آوردن زیرساخت‌های لازم، ارتقای ظرفیت خدمات و نظام‌های مدیریتی برای تحقق آن است.

در نهایت، ابلاغیه دولت با تأکید بر تمرکز مدیریتی، سامان‌دهی ساختار بهره‌برداری و احیای نقش فعال شرکت رجا، نقطه تعیین‌کننده در مسیر بازآفرینی حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای به شمار می‌آید. این تصمیم ظرفیت آن را دارد که شبکه ریلی پیرامون تهران را به ستون‌فقرات جابه‌جایی روزانه میلیون‌ها شهروند بدل کند. تکیه بر تجربه‌های موفق جهانی، همراه با اراده‌ای روشن برای اقدام به‌موقع، می‌تواند ریلی حومه‌ای را به سامانه‌ای ایمن، قابل اعتماد و کارآمد تبدیل کند؛ سامانه‌ای که هم‌زمان بار ترافیکی پایتخت را کاهش دهد، عدالت اجتماعی را تعمیق بخشد، امنیت مسافران را ارتقا دهد و روند مهاجرت افسارگسیخته به تهران را مهار کند.

امید آن می‌رود که این نگاه راهبردی و عزم جدی دولت، با گشودن گره‌های مالی و اقتصادی پیش‌روی توسعه حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای، به دستاوردی ماندگار و برگ زرینی در کارنامه دولت چهاردهم بدل شود؛ دستاوردی که نه‌تنها سیمای حمل‌ونقل تهران، بلکه کیفیت زندگی در سراسر منطقه کلان‌شهری را دگرگون کند و نشانی روشن از حکمرانی مسئولانه و آینده‌نگر بر جای بگذارد.

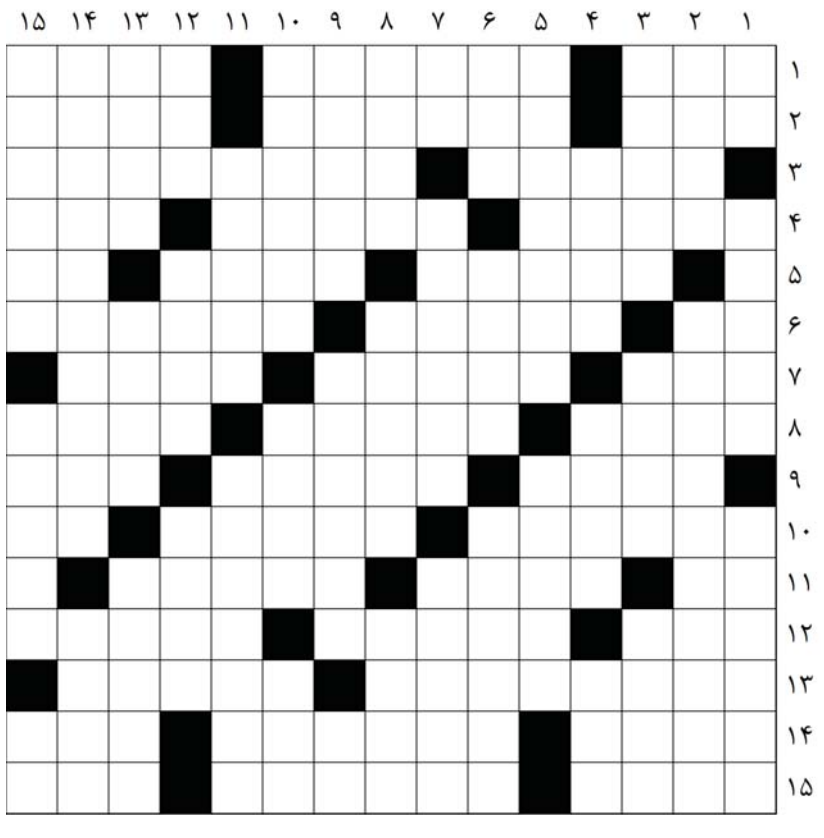
جدول ۵۲۳۲ طراح: بیژن گورانی

افقی:

۱- هوشمندی- روستای ییلاقی شمال غرب تهران- رفتن به مکان مقدس ۲- مرگ- اتاقکی برای نگهداری وسایل اضافی- آتشدان ۳- دچار تردید- تجاوز ۴- دانه خوراکی غنی از پروتئین- به سوی جلو- واحد شمارش پرندگان ۵- فنی در کشتی- مردار- ضمیر سوم ۶- غذای بیمار- فاقد خصلت‌های پسندیده- زردپی ۷- گنبد- سیاره همسایه زمین و عطارد- بیابانگرد ۸- زبان عربی- گلدسته مسجد- تخم کتان ۹- گوشت به سیخ کشیده‌شده- پست‌فطرتی- مورد تمسخر و طعنه قرار گرفته ۱۰- نویسنده روسی رمان دن آرام- به‌وجودآمدن- حرف دهن‌کجی ۱۱- نوعی بالاپوش- اهل تلاش و فعالیت- بیماری گشادشدن سیاهرگ ۱۲- خوردن- کتابی تألیف شیخ مرتضی انصاری- خلأ ۱۳- بلندترین کوه ژاپن- ترازنامه ۱۴- لاستیک داخلی تایر خودرو- برگزیدن نفرات حاضر توسط سرگروه‌ها برای تشکیل تیم‌های جداگانه- قوم سفیدپوست از نژاد اسلاو ۱۵- نام مادر امام زمان(عج)- نوعی آش نذری- وجود دارد

عمودی:

۱- نکوهش- دست‌کم- درز لباس را بازکردن ۲- از تیم‌های فوتبال سری آ ایتالیا- آلبومی با آواز محمدرضا شجریان و آهنگ‌سازی کیهان کلهر ۳- قطع عملیات جنگی- معروف‌ترین تلسکوپ فضایی- یکدنده ۴- از سلسله‌های پادشاهی داستانی ایران- تیری که با کمان اندازند- دارای اخلاق و رفتار خشک ۵- لفظ ترکی کوه سبلان- گرمابخش فصل سرما ۶- میدانی در تهران- کامل- کهنه و پوسیده‌شدن ۷- عضوی در صورت- ضربه‌ای در تنیس روی میز- مهاجم تیم ملی فوتبال اسپانیا ۸- توانا- دینداری- دستبند زنانه ۹- فرستادن- از ماهیان خاویاری دریای خزر- در خود فرورفتن ۱۰- هر یک از نمک‌های اسیدنیتریک- فیلمی ساخته رسول ملاقلی‌پور- آدمی ۱۱- شیره انگور- از غدد درون‌ریز برای تنظیم رشد بدن ۱۲- سوغات گجرات- اهل هند- فلزی سمی ۱۳- دلیر- ثبات و پایداری- از اجرام آسمانی ۱۴- فیلمی به کارگردانی ران هاوارد با بازی تام هنکس- الهه عشق و زیبایی ۱۵- اولین پادشاه دوره حماسی شاهنامه- گاز بالابرنده بالن- یک دور بازی تنیس

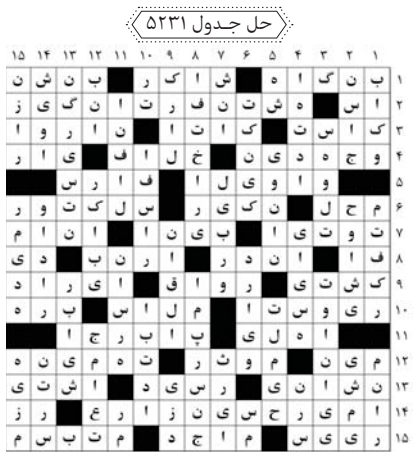


حل سودوکو ۴۲۲۷

۳	۵	۸	۲	۷	۱	۶	۹	۴
۲	۶	۱	۳	۹	۴	۵	۷	۸
۴	۷	۹	۶	۵	۸	۲	۱	۳
۶	۳	۲	۷	۱	۹	۴	۸	۵
۹	۱	۵	۸	۴	۳	۷	۲	۶
۷	۸	۴	۵	۲	۶	۱	۳	۹
۵	۲	۶	۹	۸	۷	۳	۴	۱
۸	۴	۳	۱	۶	۲	۹	۵	۷
۱	۹	۷	۴	۳	۵	۸	۶	۲

۴	۱	۹	۶	۵	۲	۷	۳	۸
۸	۲	۶	۳	۷	۱	۹	۴	۵
۷	۵	۳	۸	۴	۹	۲	۱	۶
۶	۷	۱	۴	۳	۵	۸	۹	۲
۹	۸	۴	۲	۱	۷	۶	۵	۳
۲	۳	۵	۹	۸	۶	۴	۷	۱
۳	۹	۸	۵	۶	۴	۱	۲	۷
۱	۶	۲	۷	۹	۳	۵	۸	۴
۵	۴	۷	۱	۲	۸	۳	۶	۹

حل جدول ۵۲۳۱



سودوکو سخت ۴۲۲۸

زمان پیشنهادی: ۴۰ دقیقه

قانون‌های حل جدول سودوکو

۱- در هر سطر و ستون باید اعداد یک تا ۹ نوشته شود. بدیهی است که هیچ عددی نباید تکرار شود.

۲- در هر مربع ۳×۳ اعداد یک تا ۹ باید نوشته شود و در نتیجه هیچ عددی نباید تکرار شود.

	۳					۶		
	۶		۳	۹		۲		
۸		۷	۲				۳	
			۶					۸
	۷	۳	۵		۹	۴	۶	
۲					۱			
	۴				۸	۳		۵
		۵		۳	۴		۷	
		۸					۴	

سودوکو ساده ۴۲۲۸

زمان پیشنهادی: ۲۰ دقیقه

سودوکو

سودوکو Sudoku یک واژه ترکیبی ژاپنی به معنای عددهای بی‌تکرار است و امروزه به جدولی از اعداد گفته می‌شود که به عنوان یک سرگرمی رایج در نشریات کشورهای مختلف به چاپ می‌رسد.

	۲			۳			۵	۶
۱				۲				
		۶			۹			۷
	۳	۷			۵			۱
۹			۳			۵	۲	
۳			۲			۴		
				۷				۵
۶	۸			۵			۹	